CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1647 de 2013

Carpeta Nº 1996 de 2012 y S/C	Comisión de Legislación del Trabajo

ACCIDENTES LABORALES

Se establece la responsabilidad penal del empleador cuando incumpliere con las normas de salud en el trabajo

ASOCIACIÓN DE CULTIVADORES DE ARROZ

INTERGREMIAL DE TRANSPORTE PROFESIONAL DE CARGA TERRESTRE DEL URUGUAY

SOCIEDAD DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

DISTRIBUIDORES DE SUPERGÁS DEL INTERIOR

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 11 de junio de 2013

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Fernando Amado, Presidente y Raúl Olivera, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Pablo D. Abdala, Luis Puig, Martín Tierno y Carmelo Vidalín.

Delegado de Sector: Señor Representante Oscar Groba.

Invitados: Por la Asociación de Cultivadores de Arroz, ingeniero Ernesto Stirling, Presidente; ingeniero Hernán Zorrilla de San Martín, Vicepresidente; señor Juan Eduardo Muñoz, Tesorero y señor Alfredo Lago, Vocal.

Por la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay, señor Ermes Grassi, Presidente; señor Wilson Gándara, Vicepresidente; doctor Pablo Labandera y señores Walter Mancini, Gustavo Almada y Ernesto Toledo, Vocales.

Por la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, Capitana Marina Meneses, Capitanes Fernando Adaime, Héctor Núñez y Artigas García y señor Juan Raso Delgue, Profesor de la Facultad de Derecho.

Por la delegación de distribuidores de supergás del interior, señores Walter Rama, Heber Porcile y Miguel Camilo.

═════ll═════

SEÑOR PRESIDENTE (Amado).- Habiendo número, está abierta la reunión.

SEÑOR PUIG.- Reafirmando el planteo formulado en alguna oportunidad -creo que lo resolvimos-, independientemente de que en el día de mañana haya delegaciones para recibir, sugiero retomar el régimen de discusión de proyectos de ley. Habíamos resuelto que una vez por semana, los días miércoles, discutiríamos proyectos de ley, y hay varios. Por ejemplo, el que tenemos a estudio, el de responsabilidad penal, va a insumir unos días porque la bancada del Frente Amplio está analizando una redacción. Pero además está el de Empleo Juvenil -nos interesa tratarlo si fuera posible mañana- y el del Trabajador Nocturno. Al mismo tiempo, deberíamos comenzar a analizar, tal vez en el mes próximo, el proyecto sobre garantías por insolvencia patronal, para contemplar a aquellos trabajadores que quedan sin percibir sus créditos laborales cuando cierran empresas.

Hay varias iniciativas a estudio. Me da la impresión que la Comisión trabaja bien y mucho, pero muchas veces se nos pasan los tiempos y no aprobamos iniciativas.

Por lo tanto, la propuesta es comenzar el estudio del proyecto de Empleo Juvenil, siguiendo con el del Trabajador Nocturno y el de fondos de garantía por insolvencia empresarial, sin dejar de lado el de responsabilidad penal del empleador que tenemos a estudio.

SEÑOR OLIVERA.- En la última sesión de la Comisión, el señor Diputado Puig planteó este tema y resolvimos cambiar para el martes el día de discusión de proyectos debido a que comenzamos a sesionar a la hora 12 y así se nos acorta el tiempo para recibir delegaciones.

Con respecto al proyecto de Empleo Juvenil, aunque hemos recibido al Ministerio, tenemos pendiente la visita del PIT- CNT. Para comenzar la discusión de esta iniciativa, sería importante recibir mañana al PIT- CNT -si ya tuviera una posición- para que dé su opinión con respecto a este proyecto. Como decía, hemos recibido al Ministerio, al INJU y a las autoridades pertinentes.

Por lo tanto, estaríamos en condiciones de enviar al PIT- CNT el proyecto en discusión y convocarlos para que expresen su opinión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para el día de mañana la Comisión tiene agendado recibir a la hora 10 y 45 a una delegación de la Unión Ferroviaria, a la hora 11 y 30 a la doctora Soledad De Franco y al licenciado Gonzalo Cotelo, de la Facultad de Psicología, y a la hora 12 y 15 a una delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Como acotaba el Secretario antes de comenzar la sesión, nos queda libre el horario de 10 a 10 y 45. Entonces, dispondríamos de los primeros 45 minutos para intentar generar una comunicación rápida, de acuerdo a la solicitud del señor Diputado Olivera.

Más allá de eso, si están de acuerdo, retomaríamos a partir de las semanas venideras la propuesta de utilizar un día para recibir a las delegaciones y otro para trabajar sobre proyectos. El señor Diputado Puig planteó comenzar a trabajar con el proyecto de Empleo Juvenil.

SEÑOR PUIG.- Respecto a un conflicto en el rubro del supergás, el señor Diputado Groba me informaba que los integrantes de ese gremio están en el Palacio. Me parece que sería oportuno recibirlos en el día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Apenas terminemos con las delegaciones agendadas, podríamos recibirlos, teniendo en cuenta que se trata de gente del interior y que estamos ante un conflicto bastante complicado. Sería un buen gesto por parte de la Comisión.

SEÑOR ABDALA.- Como llegué un poco tarde a la reunión de hoy, quisiera que se me informara qué acaba de resolver la Comisión y si se alteró el orden del día para mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- No; el orden del día de mañana no se alteró porque vamos a recibir a una cantidad de delegaciones.

Se planteó volver a la mecánica del trabajo de la Comisión, es decir, un día recibiríamos delegaciones y otro nos abocaríamos a trabajar sobre los proyectos de ley presentados.

El señor Diputado Puig dijo que tenemos por lo menos tres proyectos de ley para trabajar: el de Empleo Juvenil, el del Trabajador Nocturno y el que tiene que ver con el fondo de garantías por insolvencia patronal. Asimismo, el señor Diputado Puig pidió que comencemos con el tratamiento del proyecto de ley de Empleo Juvenil. También hizo mención al proyecto de ley sobre accidentes laborales en el que hemos venido trabajando en Comisión, que seguramente llevará más tiempo.

Por lo tanto, para ganar tiempo, se planteó comenzar a considerar lo relativo a Empleo Juvenil.

(Diálogos)

——Ya tenemos a la primera delegación, que haremos pasar a Sala.

(Ingresan a Sala las autoridades de la Asociación de Cultivadores de Arroz)

——Es un gusto para la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Representantes recibir a una delegación de la Asociación de Cultivadores de Arroz, integrada por el Presidente, ingeniero Ernesto Stirling; el Vicepresidente, ingeniero Hernán Zorrilla de San Martín; el Tesorero, señor Juan Eduardo Muñoz, y el Vocal, señor Alfredo Lago.

Esta delegación cursó una nota solicitando ser recibidos por esta Comisión por el proyecto de ley en el que estamos trabajando relativo a los accidentes laborales.

SEÑOR STIRLING.- Antes que nada, en nombre no solo de quienes estamos hoy acá sino también de todos los productores arroceros y de los trabajadores del sector arrocero -porque este proyecto de ley involucra a todos-, queremos agradecer a la Comisión la oportunidad de recibirnos.

Estamos aquí presentes para transmitir a la Comisión lo que pensamos acerca de esta iniciativa. Quizás sea conveniente que primero hagamos una descripción breve sobre el sector arrocero. Pensamos que ello es pertinente ya que integra un subsector de la agropecuaria. Inclusive, integramos el subsector arroz en los Consejos de Salarios, que es independiente de los sectores de ganadería y de agricultura.

El arroz es un cultivo extensivo en cuanto al área pero intensivo en lo que refiere a la utilización de la mano de obra. Sucede lo mismo que en el área de la lechería, es decir, se emplea un trabajador o colaborador cada 50 hectáreas. Lo que terminamos de cosechar ahora, es decir, la zafra 2012- 2013, implicó una siembra de 172.000 hectáreas, prácticamente en nueve departamentos que tienen suelos aptos para la producción de arroz y que en gran parte de sus territorios no es posible hacer otra actividad que no sea ganadería extensiva. Por eso decimos que el sector arrocero, que primeramente abasteció al mercado interno y que desde mediados de la década del cincuenta sus saldos fueron a la exportación, hoy es netamente exportador. El 95% de lo que se produce se exporta. El mercado interno es chico y consume poco arroz; por lo tanto,

competimos con otros países en un marco en el que el 90% del arroz que se produce se consume en los países en que se produce. Esto le da una característica muy especial.

El 80% de los productores somos arrendatarios, no somos propietarios del recurso tierra. Uruguay es uno de los pocos países del mundo en el cual el cultivo de arroz es netamente irrigado, es decir, bajo riego. Esto se fue desarrollando fuertemente desde la década del sesenta en adelante y actualmente el arroz es el tercer rubro de ingresos del país, que es el octavo exportador mundial de este producto, a pesar de su pequeñez, en base a una calidad que, sin duda, es fruto de un paquete tecnológico. Entendemos que el cultivo se ha ido superando año a año, a partir de un trabajo conjunto de investigación y del esfuerzo de los productores, de los trabajadores e, incluso, de los Ministerios que tienen que ver con este sector. Creemos que el trabajo mancomunado ha sido muy importante para que el cultivo se destaque en nuestro país.

Desde hace más de tres años estamos trabajando en convenios con el Banco de Seguros del Estado, sobre todo en aspectos relacionados con el proyecto de ley que está a estudio de la Comisión. La institución se ha preocupado por la seguridad y la salud de los trabajadores en un medio rural disperso. Hay que tener en cuenta que el arroz es un cultivo colonizador de áreas que tenían ganadería extensiva que ocupaba muy poca mano de obra. Se trata de una actividad mucho más intensiva; por eso, como decía al principio, nos preocupa el trabajo de quienes colaboran todos los días con nosotros.

Estamos trabajando con el Banco de Seguros del Estado y con otras instituciones privadas, sobre todo en materia de prevención de accidentes de trabajo y en generar una cultura, no solo en quienes estamos al frente de las empresas sino también en los trabajadores, de lo que significa un accidente de trabajo y la problemática que conlleva. Creemos que estamos colaborando no solo para concientizar a los productores sino también a los trabajadores -trabajamos casi a la par- de lo que significa la prevención en un tema tan importante como la salud y la vida humana, que está encarado en este proyecto.

A su vez, hay elementos nuevos en el ámbito laboral -por ejemplo, la penalización del peligro de accidente, que me parece que la Comisión lo tiene en carpeta-, en los cuales nuestra institución está trabajando fuertemente para lograr la menor incidencia posible y para que todo este trabajo sea en beneficio de todos. También hay que tener en cuenta que la institución está trabajando en educación, brindando cursos para trabajadores del medio rural, que es muy distinto al urbano. Como decía, es un medio en el cual pequeños, medianos y grandes agricultores -en general somos medianos- trabajamos día a día con nuestros colaboradores, y la institución tiene esta temática como primera prioridad todo el año.

A partir del convenio que tenemos con el Banco de Seguros del Estado, estamos recorriendo establecimiento por establecimiento con técnicos prevencionistas, para poder ir concientizando a todos en esto tan preciado que es la vida humana, no solo en materia de accidentes y todo lo que ello conllevan. En general, el trabajador vive con su familia en los establecimientos o en pueblos muy cercanos y de esta manera estamos englobando a su familia.

Estas inquietudes nos parecen muy importantes. A modo de introducción, queríamos expresar la preocupación que tenemos por esta temática que ustedes están abordando.

SEÑOR ZORRILLA.- Pienso que el ingeniero Stirling fue bastante claro en su descripción. Simplemente, quiero agregar que trajimos algunos documentos que hicimos en los últimos años relacionados, fundamentalmente, con la prevención. Tenemos una

guía de buenas prácticas agrícolas que se elaboró a través de la Asociación de Cultivadores de Arroz, involucrando también a la gremial de molinos, que tiene la prevención como uno de sus capítulos más importantes. Inclusive trajimos algunos almanaques en los que se pueden leer los requisitos básicos de salud y seguridad laboral, para que todos puedan colgarlos en sus establecimientos. Realmente, esto ha sido objeto de preocupación de primer grado.

Todos sabemos que en los últimos tiempos ha habido una gran evolución en esta materia. De pronto, sin ir muchos años atrás podemos ver que no se trabajaba mucho en seguridad laboral a nivel del agro, pero en los últimos tiempos -al menos en nuestra producción, que es de lo que podemos hablar- se ha trabajado firmemente en esta materia.

Nosotros no trajimos abogados sino que vinimos los directivos de la Asociación para estar bien empapados, porque hemos apostado a la educación y a la prevención de accidentes laborales a través de este tipo de giras. En este momento se está iniciado una gira a nivel nacional por todas las regionales de la Asociación de Cultivadores de Arroz, en las que un prevencionista del Banco de Seguros da la charla sobre prevención y una ingeniera contratada por la Asociación presenta la guía de buenas prácticas, en la que este tema es fundamental.

Nuestra apuesta es tratar de concientizar tanto al empresario como al trabajador sobre la prevención de accidentes.

En virtud de la información que hemos conocido, nos preocupa que se pueda llegar a tener un juicio penal por no cumplir con las medidas de seguridad. Nosotros estamos tratando que esta sea una práctica de todos los días y que todos estén al tanto de las medidas que se deben tomar. Sin embargo, se debe tener en cuenta que en nuestra actividad muchas veces no se puede tener un real control sobre lo que ocurre. Más allá de tomar todas las medidas de prevención y de haber dado todas las instrucciones, como en nuestras empresas el trabajador tiene libertad de funcionamiento, puede ocurrir -digo esto como una posición y como una consulta- alguna falta en este sentido. Por eso, nos preocupa mucho que se nos pueda llegar a responsabilizar penalmente. Esta es una preocupación de los productores arroceros y, también, de los trabajadores, con quienes tenemos un vínculo directo, que a veces es más profundo, porque muchos de ellos viven en nuestras empresas en el medio rural.

Por lo tanto, intentamos trasmitir nuestras inquietudes en casos concretos y que conozcan cómo se desempeña un trabajador del sector que, si bien tiene todas las instrucciones para evitar los accidentes, como es independiente, puede ocurrir que en un momento dado se suponga que hubo faltas en la prevención

Les queremos trasmitir que este es un tema que venimos manejando desde hace mucho tiempo y que estamos trabajando muy firmemente en la prevención de los accidentes. Esto ha sido parte de una historia larga, porque ya en la década del setenta el sector arrocero trabaja en base a las ocho horas. Por tanto, esto no es nuevo para el sector sino que es algo que ya tiene muchos años.

SEÑOR PUIG.- Saludamos a la delegación que nos visita.

Creemos que es muy importante que se haya instalado un debate en el país sobre la seguridad y la higiene en el trabajo. Lo decimos porque en Uruguay existe una crónica roja, que ha permanecido oculta durante mucho tiempo. Esa crónica roja dice que por semana muere un trabajador a causa de un accidente de trabajo y que cada dos días uno queda con una discapacidad permanente, que lo va a acompañar por el resto de su vida. Tenemos alrededor de 54.000 accidentes de trabajo.

Todos estamos de acuerdo en que en nuestro país ha habido un aumento muy importante en la cantidad de trabajadores registrados en BPS, ha bajado la desocupación y en los últimos años ha aumentado el PBI. Para nosotros estos son elementos realmente importantes. Sin embargo, la siniestralidad en el trabajo ha aumentado de manera muy importante.

Vemos con agrado la preocupación sobre salud laboral que tiene la Asociación que ustedes dirigen. Precisamente, participamos en una instancia de la Foemia en la que se hizo referencia a la actividad de los molinos y a la actividad arrocera, y los trabajadores manifestaron gran preocupación por las enfermedades profesionales ocasionadas por la exposición a agrotóxicos, a venenos activos y demás. Ese plenario tuvo una nutrida participación de trabajadores; los delegados de todo el país hicieron un largo racconto de las preocupaciones de los trabajadores por las diferentes enfermedades profesionales que sufren.

Por tanto, es bienvenida la preocupación que ustedes manifiestan por la salud en el trabajo.

En la Comisión no estamos discutiendo cómo mandar presos a los empresarios; estamos analizando cómo contribuir a bajar la crónica roja que mencionaba. Eso tiene que ver con una visión integral del tema. Por ejemplo, es necesario desarrollar actividades de sensibilización sobre los accidentes de trabajo y sobre salud laboral, para que realmente se dé la importancia que este tema tiene. Esta problemática no es menos importante que otras que permanentemente aparecen en la crónica roja de los medios de comunicación. Hemos reclamado que algún medio de comunicación, algún canal de televisión, pusiera un equipo frente a la emergencia del Banco de Seguros del Estado para constatar el drama que significa para una familia trabajadora la pérdida de uno de sus integrantes o un accidente con determinadas características.

Se preguntó qué es lo que está discutiendo la Comisión. Estamos discutiendo sobre la base de una visión general y sobre un primer proyecto presentado, que ha recibido contribuciones de las Cátedras de Derecho Penal y del Instituto de Derecho del Trabajo. También ha recibido el rechazo absoluto de las Cámaras empresariales. Pedimos a las Cámaras empresariales que vinieron anteriormente que, si estaban de acuerdo -como decían- con la visión general y con el objetivo de proteger la vida del trabajador, presentaran proyectos alternativos, pero lamentablemente, no hemos recibido ninguno.

La bancada del Frente Amplio, junto a penalistas y laboralistas, está analizando cuál es la mejor manera de contribuir con la sensibilización y la fiscalización, que ha mejorado notoriamente en los últimos años. Si bien ha aumentado en forma exponencial la cantidad de inspectores de trabajo, creemos que todavía sigue siendo insuficiente para la realidad del país.

Por tanto, apostamos a un cambio cultural en lo que tiene que ver con la salud y la seguridad en el trabajo. Estamos viendo qué proyecto de responsabilidad penal puede ayudar en este sentido.

Ustedes hicieron referencia a la tipificación del delito de peligro. Precisamente, el delito de peligro es una de las posibilidades de legislación. Pero este no es un invento uruguayo; el delito de peligro está tipificado en la legislación española, en la francesa, en la británica y en la italiana; también existe en la venezolana y en la peruana. En Perú, en un año y medio de vigencia de la ley de responsabilidad penal, se ha bajado un 40% la siniestralidad, según nos informaron integrantes del sindicato de la construcción, que hace poco tiempo participaron en un congreso del Sunca.

Entonces, ¿de qué se trata? De avanzar en mecanismos de prevención y de que la normativa penal contribuya a un cambio cultural que ayude a mejorar las condiciones de trabajo y a proteger mejor la vida del trabajador.

En algún momento, alguien comentó en medios de comunicación: "Se está copiando la legislación española"; en realidad, no la estamos copiando, sino integrando algunos aspectos. No es la primera vez que la legislación uruguaya en materia de prevención incorpora normas españolas, que han ayudado al mejor manejo de la salud y seguridad en el trabajo.

Por otra parte, no estamos copiando, porque la legislación española incorpora, entre otras cosas, la responsabilidad penal por desconocimiento de la libertad sindical; en este caso, nos referimos únicamente a la defensa de la vida.

Nos hemos propuesto recibir a diferentes actores, y vamos a pedir a la Asociación de Cultivadores de Arroz -como lo hemos hecho a todas las delegaciones que vinieron a la Comisión a opinar sobre este tema, tanto empresariales, como sindicales y también a las Cátedras de derecho laboral y penal- que, en función de la experiencia que tiene en su área de acción, nos haga llegar cualquier sugerencia que estime pertinente, que será bienvenida. El objetivo de la Comisión es bajar la siniestralidad en el país.

SEÑOR VIDALÍN.- Como dijo el compañero Diputado Puig, este tema ha promovido un gran debate.

Nosotros interpretamos cabalmente vuestro pensamiento, y si este proyecto estuviera vigente podrían surgir interpretaciones muy duras hacia jerarcas que ocupan cargos importantes por situaciones acaecidas en el ámbito público. No obstante, aspiramos a que aquellos que concurran a esta Comisión -como en vuestro caso, en una actitud positiva- realicen aportes para que este proyecto cuente con la sabiduría de aquellos que viven todos los días situaciones de riesgo.

Indudablemente, cuando se discuta el proyecto, el debate será más profundo que este.

No estamos de acuerdo con este proyecto, hasta por experiencia propia, porque cuando fuimos Intendentes vivimos situaciones de estas características, por causas ajenas a nosotros. Sin embargo, debemos reconocer y valorar que este planteamiento surge de un profundo debate en la sociedad e indudablemente será un llamado de atención para trabajar con vistas a mejorar la prevención. En ese sentido, vemos con muy buenos ojos esta iniciativa.

Por eso, anhelamos que todas las delegaciones nos hagan llegar aportes e ideas que puedan servir para transferir la experiencia de aquellos que no están encerrados entre cuatro paredes sino enfrentados a esa realidad sobre la que debemos legislar.

SEÑOR GROBA.- En realidad, aspiramos a que todos los actores participen en esta iniciativa, porque creemos que los empresarios, los trabajadores y el Estado deben trabajar juntos en este tema.

Pensamos en legislar en la materia porque la realidad nos indica que lo que hay, no alcanza para prevenir esta siniestralidad, y así lo pudieron entender algunas Cámaras empresariales con las que conversamos.

Asimismo, nos consta que hace tiempo que la Asociación de Cultivadores de Arroz comparte con los trabajadores la preocupación por la siniestralidad y tiene voluntad de escuchar y de trabajar en prevención. En ese sentido, nuestra idea no es acosar al

empresario, sino trabajar juntos para llenar, a nuestro entender, un vacío, porque lo que hay, no alcanza.

Por eso, queremos recibir insumos, y seguramente no será la primera que vez que la Asociación de Cultivadores de Arroz venga a la Comisión, porque le vamos a pedir que cada vez que no entienda algo solicite una entrevista, ya que a veces la prensa recoge información y la sesga y parecería que la Comisión está discutiendo un proyecto que acosa a los empresarios. No es tanto así; es más, lo que estamos construyendo -que todavía no sabemos qué será, más allá de que se hayan publicado en la prensa dos proyectos, pero en realidad no se ha desarrollado ninguno- apunta a quienes no cumplen, a aquellos que fueron advertidos después de una inspección y reiteran la falta, a aquellos empresarios denunciados por la organización sindical o por el trabajador, o al propio empresario cuando denuncia que sus trabajadores no se ponen el casco. El proyecto apunta a una cantidad de empresas que, como lo indican los datos de la realidad, por distintos motivos, no prestan atención a las medidas de seguridad y eso provoca accidentes de trabajo. Además, en no sé cuánto tiempo, hubo más de 1.600 accidentes de trabajo y solo dos empresarios culpados, lo que demuestra que existe una especie de vacío.

Entonces, se trata de bajar entre todos la siniestralidad; ese es el verdadero sentido de la iniciativa.

He notado que existe una especie de halo en torno a este tema -tal vez sea natural-, porque los empresarios no vienen a la Comisión y no podemos intercambiar opiniones. A su vez, hay algún asesor de alguna Cámara empresarial que, hasta por temas de piel, siente otra cosa -es una apreciación personal y no compromete al resto de la Comisión- y promueve alarmas públicas. Menos mal que existen otros, como la Asociación de Cultivadores de Arroz, que toman medidas y la Comisión agradece este aporte, y seguramente estudiará este material, porque sirve como insumo y para transmitir a los trabajadores cómo se debe trabajar en este sentido y, a la vez, para mostrar al resto del empresariado que este es el camino.

Sin embargo, lamentablemente, hay un dato de la realidad que tiene que ver con la siniestralidad, que nadie quiere; por eso, nosotros pretendemos establecer mecanismos de prevención y, si no funcionan, después de varias advertencias, que se penalice a quien corresponda. Ese es el espíritu de este trabajo.

Me interesaba particularmente que quedara claro nuestra intención. Como dijeron los demás Diputados, el trabajo está abierto para hacer sugerencias, que serán insumos para esta Comisión.

Debe quedar claro que el objetivo es bajar la siniestralidad en el país. **SEÑOR STIRLING.-** Se trata de seguir con algo que, al menos en el sector del arroz, ya estamos construyendo: que ambas partes aporten elementos para bajar la siniestralidad que es una lamentable realidad en el sector trabajador.

Esta instancia que ustedes nos dan y que recibimos de buen ánimo significa un diálogo abierto para que desde el sistema rural disperso brindemos elementos que nutran este proyecto, que tiene que bajar sustancialmente la siniestralidad y que debe contar con el aporte no solo de quienes lo elaboran sino de quienes estamos en el medio, empresarios y trabajadores. Debemos ser educados para transmitir con palabras y con hechos que esta es una realidad nacional de la que todo el país debe estar consciente. No solo hay accidentes de trabajo sino de tránsito y en cantidad de ámbitos la siniestralidad es impresionante.

Creemos que este espacio es muy bueno y que podremos brindar el humilde aporte de quienes estamos en esta tarea y que estamos preocupados hace tiempo por este tema.

SEÑOR LAGO.- En lo personal, esto me toca muy de cerca ya que pertenezco a una cuarta generación de productores de arroz y mi padre falleció en un accidente de trabajo hace veintisiete años.

Esta temática nos preocupa desde hace mucho tiempo y por eso hemos tomado la delantera -en comparación con algún otro sector de la actividad agropecuaria- en la búsqueda por informar, concientizar y trabajar en conjunto en la prevención. Eso es lo que se debe destacar.

Lo primero que se debe hacer para encontrar los caminos que lleven a la prevención es reconocer una realidad: en casi todas las actividades en que existe trabajo humano está el riesgo. En base a ello se debe trabajar en conjunto. Nosotros hemos realizado una tarea importante pero el Estado debe profundizar en la concientización, la información y el trabajo en conjunto. Es posible que algunos empresarios no hayan actuado como correspondía, pero también es cierto que avanzar en la interacción con los trabajadores podría disminuir fuertemente la siniestralidad.

Hay que tener en cuenta que muchas veces en nuestro sistema de trabajo el trabajador está solo en el medio rural arriba de una máquina y tiene que estar muy consciente de los peligros y las responsabilidades para consigo mismo. Por ello reitero que se debe profundizar este mecanismo que nosotros desarrollamos como sector. Quizás la Inspección General del Trabajo, más allá del afán fiscalizador, podría impartir talleres o llamar a los trabajadores y capataces para darles información. En nuestro caso es muy sencillo porque casi todos estamos en contacto directo con nuestros trabajadores; la mayoría de las explotaciones se maneja de esa manera. Por lo tanto, tenemos una facilidad para llegar a los trabajadores y a los responsables de su seguridad para minimizar este problema. Esa es la única manera porque, más allá de que la penalización sea un hecho, debemos atacar en la etapa anterior para que no se llegue a estas instancias.

Sin duda, a los productores les preocupa que se pene el peligro porque algunos hechos pueden escapar al control, pero estamos dispuestos a seguir trabajando en eso.

Reitero que el Estado también debe incrementar las tareas de interacción y de conocimiento mutuo y de las responsabilidades que tenemos para ver de qué manera podemos acotar los riesgos que existen.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia, la información y la actitud proactiva de la delegación, y recibiremos con gusto los insumos que nos brinden que, seguramente, serán de mucho valor para el proyecto.

(Se retira de sala la delegación de la Asociación de Cultivadores de Arroz)

(Ingresan a Sala autoridades de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay)

——La Comisión de Legislación del Trabajo tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Intergremial de Transporte de Carga Terrestre del Uruguay, integrada por su Presidente, señor Ermes Grassi; su Vicepresidente, señor Wilson Gándara; el doctor Pablo Labandera, y los vocales Walter Mancini, Gustavo Almada y Ernesto Toledo.

La Intergremial de Transporte Profesional de Carga del Uruguay solicitó una entrevista con esta Comisión, a fin de dar su parecer sobre el proyecto de ley de

Accidentes Laborales que está analizando. Les cedemos la palabra para escuchar su planteo.

SEÑOR GRASSI.- En primer lugar, como Presidente de la Intergremial, quisiera agradecer a los miembros de esta Comisión por habernos recibido.

Nosotros solicitamos esta entrevista para conversar con los señores Diputados sobre el proyecto de ley de Accidentes Laborales, que nos tiene muy preocupados, ya que para nosotros es muy difícil controlar a los choferes cuando se van de viaje. En realidad, nuestra actividad es muy diferente a otras en las que se puede controlar al personal, ya sea porque se encuentra en una fábrica o en una obra. Como ustedes saben, en ocasiones los choferes se van de viaje y vuelven a la semana, por lo que es imposible controlar la tarea que llevan a cabo.

SEÑOR GÁNDARA.- Solamente quisiera informar que la Intergremial, desde hace algún tiempo, está trabajando y fomentando la realización de cursos de capacitación, tanto para empresarios como para choferes, dado que en nuestro país ha aumentado el parque automotor, algo que es notorio. En virtud de esa situación, tenemos una preocupación permanente por trabajar sobre la seguridad, y precisamente por eso queríamos conversar con los señores Diputados, ya que tenemos algunos reparos con respecto al proyecto de ley que se está analizando.

SEÑOR LABANDERA.- En aras a la brevedad, no voy a reiterar los argumentos que seguramente otras gremiales y colectivos habrán manifestado en esta Comisión sobre los dos proyectos de ley que se han dado a conocer. Solamente quiero reafirmar que esos cuestionamientos son los mismos que tiene la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay.

Simplemente, quiero poner en conocimiento de los señores Diputados el contexto especial en el que se da la relación entre los choferes y los empleadores en materia de transporte de carga; precisamente, esa peculiaridad es la que nos lleva a plantear determinadas circunstancias.

Como bien dijo el Presidente de la Intergremial, la relación con el chofer comienza en el momento en que se le da la llave del camión, pero luego de eso no existe la posibilidad material de realizar un control sobre la actividad de ese trabajador. En esta actividad no puede hacerse lo mismo, por ejemplo, que en una obra, en la que hay un capataz o un jefe de obra que controla si se cumple con las normas de seguridad a las que están sometidos el empleador y el trabajador. Como se sabe, en esta actividad solo se hace una transferencia del vehículo, por lo que no existe la posibilidad de controlar si el empleado cumple con las normas. Por lo tanto, por más que se le diga a un chofer que no debe cruzar con luz roja, ir a exceso de velocidad ni conducir después de haber bebido alcohol, si a los quinientos metros de haber tomado el camión se detiene a tomar medio litro de whisky -digo esto por poner un ejemplo muy burdo-, y luego de eso, no solo hace un desastre, sino que se lesiona o muere, el empleador no puede controlar esa circunstancia, porque es absolutamente imposible.

Entonces, si a eso le adicionamos la eventual consagración de un delito, esta situación, que desde nuestro punto de vista es absolutamente irracional, se potencia.

En realidad, la idea de la Intergremial era poner en conocimiento de los señores Diputados el contexto especial en el que se lleva a cabo esta actividad.

En cuanto a lo estrictamente jurídico -que es de lo que sé un poquito-, quisiera decir que se estarían violentando dos principios muy caros del derecho sancionatorio. Me refiero al principio de personalidad de la pena y al de culpabilidad. En esencia, el principio

de personalidad de la pena establece que se deberá sancionar a aquel que efectivamente haya cometido un ilícito, de la naturaleza que sea. Y, para ello -aquí debemos considerar el otro principio-, se deberá tener en cuenta con qué grado de culpabilidad, negligencia, impericia o imprudencia actuó la persona.

Por lo tanto, podemos decir que la situación es distinta cuando el empleador puede ejercer un control sobre el empleado a efectos de saber si actúa en forma imprudente o imperita. En este caso, el control sobre la seguridad del empleado es absolutamente imposible de llevar a cabo.

Entonces, si este proyecto llegara a aprobarse, seguramente, se tomarán más recaudos. Eso es lo que pudimos rastrear teniendo en cuenta otras legislaciones, por ejemplo la española -sé que ustedes la han tenido como referencia- o la peruana. En este sentido, podemos decir que los colegas españoles o peruanos nos han manifestado que, como daño colateral, ha sido peor el remedio que la enfermedad, ya que los empleadores, a efectos de tomar recaudos sobre esa situación, lo que hacen es sancionar a los empleados por las cosas más nimias y buscan preconstituir prueba para un eventual problema penal que se pueda presentar en el día de mañana.

Entonces, nos parece que esa solución tampoco es la más adecuada ni la más sana; por eso, queríamos manifestar esto ante la Comisión.

SEÑOR OLIVERA.- Nosotros diferenciamos rechazo de reparo; una cosa es rechazar lo que estamos discutiendo y otra es tener reparos. Yo me quedo con la palabra "reparo".

Entonces, aunque parezca reiterativo y recurrente, queremos dejar sentado que el proyecto de ley no busca meter a nadie preso, sino atender un flagelo sobre el mundo de trabajo, que es la cantidad de muertes ocasionadas por algunas faltas de prevención. Vamos a ser muy claros: nadie tiene responsabilidad si un trabajador se toma un litro de whisky por el camino, pero sí se tiene responsabilidad si se obliga a salir a un trabajador con los frenos en malas condiciones. Al respecto, en la Comisión hemos recibido denuncias de trabajadores -no responsabilizo a nadie, pero muchos de los aquí presentes saben a qué nos estamos refiriendo- en el sentido de que salen a trabajar con los frenos en malas condiciones; cuando el trabajador comunica esta situación, de todas maneras se los obliga a salir y, de esa forma, se incurre en una responsabilidad. Acá no estamos responsabilizando a nadie en cuestiones sobre las que no tienen responsabilidad. No tienen responsabilidad si hay un accidente de tránsito y fallece un trabajador, pero sí existe responsabilidad si no cuenta con cinturones de seguridad en óptimas condiciones.

Nosotros no vamos a llegar al absurdo ni al ridículo de responsabilizar a gente en cuestiones sobre las que no tienen responsabilidad.

Además, para nosotros es muy importante -por eso hacemos esta ronda, para la cual ustedes pidieron ser recibidos- ampliar esta cuestión a la mayor cantidad de gremiales, de sindicatos y de expertos en materia penal y laboral, porque de esa forma podemos hacernos de un proyecto que no perjudique a nadie. Nosotros no queremos perjudicar a nadie sino, responsablemente, aportar un nuevo elemento para la prevención de accidentes. Este proyecto no está dirigido a quien efectivamente es responsable y a quien procura prevenir y adelantarse a la posibilidad de los accidentes.

Reitero: no es el caso de la Intergremial y no acuso a nadie. Sin embargo, hay que tomar precauciones desde el punto de vista tecnológico en la eficiencia del transporte y en el cuidado de los combustibles. Nos consta que en el taxímetro se controla cuántas veces se abre y se cierra la puerta, si va un pasajero sentado o no, para preservar los aspectos económicos, etcétera.

Por lo tanto, no queremos entrar en ese debate porque no es nuestro objetivo. Lo que queremos es, junto con todas las partes, arribar a un proyecto que resuelva esta cuestión sin trasladar la responsabilidad a nadie. Nosotros tenemos la responsabilidad de legislar y ustedes tienen la obligación de defender a la Intergremial y de preservar los aspectos que consideren de riesgo innecesario, como por ejemplo que alguien vaya preso por cuestiones en las que no tiene responsabilidad.

Estamos trabajando en la Comisión y queremos recoger insumos de todas las partes para tratar de arribar a un proyecto de ley que cumpla con el objetivo planteado y no con los que se pueden percibir que son los que se quiere resolver. Digo esto porque a veces se leen en la prensa grandes titulares que dicen: "se pretende que los empresarios vayan presos". Nosotros no queremos que nadie vaya preso y tampoco que haya accidentes de trabajo que pueden resultar evitables. Ustedes saben que hay empresarios de todo tipo; no queremos que los buenos empresarios -aquellos que procuran resolver estos temas- sean perjudicados por ningún proyecto de ley.

SEÑOR ABDALA.- Sin el ánimo de entrar en una discusión sobre el fondo del tema -la que daremos cuando corresponda, porque todavía no sabemos cuál será la fórmula jurídica que se propondrá a la Comisión para discutir este asunto; hoy hay un proyecto formalmente presentado, pero no tenemos muy claro si habrá votos suficientes o voluntad política como para impulsarlo-, me parece que es bueno que esta ronda de comparecencias de parte de los actores involucrados se concrete, porque eso nos permite avanzar en el camino de conocer la realidad de cada uno de los sectores en particular.

Por supuesto, cada sector y rubro de la actividad económica, productiva y de los servicios es diferente, tiene una especificidad propia y, en este caso, se da la particularidad de que hay una diversidad tan amplia de empresas -más pequeñas o más grandes, con distintas características y de diferentes medios geográficos- que hace que la riqueza sea mayor y más difícil de categorizar o de simplificar, porque la realidad es muy compleja.

Me imagino que la Intergremial se dedica a defender los intereses del sector y, al mismo tiempo, a apoyar a sus afiliados y a las empresas que la integran de las más diversas maneras. Mi pregunta, entonces, tiene que ver con cuál es la realidad del sector en materia de seguridad laboral al día de hoy. Me gustaría conocer cuáles han sido los niveles de accidentalidad laboral y no los que terminaron por perjudicar o dañar a un tercero, como por ejemplo un accidente de tránsito. Específicamente, quiero saber si hay alguna estadística. De lo contrario, me interesa conocer qué información se nos puede proporcionar de cuál ha sido la realidad del sector del transporte -específicamente, de las empresas que ustedes representan- en términos de accidentes mortales o de circunstancias que hayan conducido a la lesión de un trabajador o a un hecho desgraciado, más allá de la causalidad, es decir, de si es imputable a las condiciones objetivas o de la conducta del trabajador, porque eso implicaría un análisis más fino. Entonces, quisiéramos saber si tienen alguna referencia de números fríos que nos puedan brindar.

Por otra parte, nos interesaría saber qué se ha hecho, qué se está haciendo y si la Intergremial tiene algún ámbito de actividad en ese sentido, dirigido al mejoramiento de la seguridad específica de cada empresa en particular.

SEÑOR GÁNDARA.- Con respecto a ese tema, la gremial viene trabajando desde hace tiempo en materia de capacitación. Tanto es así que se ha concretado un convenio con una de las papeleras, que es UPM. Inclusive, se dio la oportunidad de que el Presidente de la gremial viajara junto con integrantes de UPM a España para ver

simuladores de manejo. En definitiva, la gran mayoría de la siniestralidad en el sector se da por los accidentes de tránsito, o sea que es frecuente que la lesión del trabajador esté vinculada a un accidente de tránsito. Además, hay que tener en cuenta que debido al enorme incremento del transporte de carga, en estos últimos años la siniestralidad ha aumentado, pero ello también obedece a la poca experiencia o escasa capacitación que tienen los trabajadores a la hora de conducir un camión. La mayoría de nosotros hizo la experiencia arriba de un camión. Hoy, la realidad no permite darnos ese lujo y desde la Intergremial se viene trabajando en conseguir herramientas que nos permitan incorporar tecnología y capacitación para el personal.

Con respecto al suministro de implementos de seguridad a los trabajadores, hoy los tenemos a través de los Consejos de Salarios. De cualquier manera, la preocupación más grande se nos genera por la poca posibilidad de control para que el trabajador cumpla con lo más sencillo, que puede ser utilizar adecuadamente la ropa de trabajo, como por ejemplo los zapatos de seguridad. Si uno observa, en los lugares donde hay camiones parados es muy común ver al chofer de chinelas cuando en realidad debería estar usando los zapatos de seguridad. Como bien dijo el Presidente de la Integremial, el chofer toma el camión en el día y la hora que debe hacerlo, se va y pasan días, inclusive semanas, sin que lo veamos. La mayoría de las empresas están incorporando sistemas como el GPS, que nos hace posible trabajar sobre la seguridad y la ubicación del vehículo, porque permite saber dónde para o dónde no debe parar. Es decir que se están implementando herramientas que colaboran en esto.

De cualquier manera, hay aspectos que son importantes. Por ejemplo, los choferes no son suficientes. Se está incorporando gente nueva y no hay una capacitación de esas personas para que lleguen a tener los requisitos que tenemos y que seguramente ustedes desean impulsar con respecto a la seguridad.

SEÑOR MANCINI.- Nosotros tenemos que pasar todos los años por el Sucta. Ahí se hacen controles muy exhaustivos de los camiones: cinturones de seguridad, cubiertas, etcétera. Quiere decir que un camión de carga, manejado por profesionales -a los que nosotros representamos-, si pasa por un peaje o una balanza y no tiene el control del Sucta, recibe una multa. En una revista que publicamos figura una estadística de todos los camiones que pasan por allí y se establece cuántos salen aprobados y cuántos rechazados. Entonces, creo que no existe mejor control que ese. Eso fue algo que impulsamos nosotros, desde la Integremial. Por tanto, ¡vaya si nos interesa la seguridad! Lo que pasa es que muchas veces nos vemos con las manos atadas porque después de que se perdió de vista al camión no sabemos qué pasa. Reitero: si se trata de un camión de carga debe tener un "sticker" y pasar por el Sucta todos los años; y si tiene cualquier anomalía, figura todo un detalle de la situación y se da el certificado en forma provisoria, por dos meses. Es decir que más control que ese no existe. Por supuesto que hay informalidad y, por tanto, hay camiones que nunca pasan por el Sucta ni por ningún servicio técnico, pero, bueno, eso ya no está en nosotros, que venimos a hablar por el profesional de carga.

SEÑOR PUIG.- Saludamos a la delegación.

En realidad, cuando uno se plantea una norma debe tener una visión de carácter general y nacional. ¿Por qué nos planteamos una norma de estas características? Por una realidad existente en el país. No quiero aburrir a la Comisión, pero tenemos toda una crónica roja en el país que dice que muere un trabajador por semana en accidentes de trabajo. Si cada dos días un trabajador sufre una discapacidad de carácter permanente y tenemos alrededor de 54.000 accidentes anuales de diferente gravedad, creo que nos encontramos frente a un contexto que amerita un análisis integral del problema. El

análisis integral del problema implica basarse en una sensibilización del conjunto de los actores sobre una realidad que existe en el país y que es poco conocida.

Yo saludo la iniciativa de este proyecto, y con relación a lo que expresaba el señor Diputado Abdala quiero decir que, independientemente de cuál sea su redacción final -en la que se está trabajando con mucha seriedad-, resulta indudable que va a contar con los votos necesarios para su aprobación. ¿Cuál es el objetivo? Avanzar en una integralidad que supone: sensibilización, fiscalización -ha aumentado la que realiza el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pero hay que mejorarla- y, al mismo tiempo, plantear la necesidad de una norma que contribuya a la defensa de la vida del trabajador. Y todo esto es de carácter general.

Sin duda, algunos de los aspectos que plantean no están incorporados dentro de la legislación. Es evidente que el no cumplimiento normativo por parte de un trabajador que no pueda ser controlado no constituye un delito del empleador, pero este sí tiene la obligación de organizar el trabajo. Si un trabajador es obligado a manejar veinte horas seguidas, entonces, ahí hay una responsabilidad patronal. Si el camión no tiene las condiciones de seguridad necesarias, también hay una responsabilidad patronal. De cualquier manera, como decían, hay una inspección técnica anual.

Hay que tener en cuenta, entonces, que nosotros no estamos legislando para los que no infringen la ley. Estamos legislando, precisamente, para los que la infrinjan y pongan en peligro la salud, la vida y la integridad de los trabajadores. Si esta gremial adopta los diferentes criterios establecidos, entendemos que no se le puede tipificar ningún delito. Si usted dice: "El camión salió en inmejorables condiciones, el chofer tenía todas las condiciones requeridas para el trabajo, pero resulta que se pasó un semáforo en rojo, sin cinturón de seguridad puesto y demás, y provocó un accidente", bueno, seguramente, ante esa situación, ningún juez entenderá que hubo una responsabilidad patronal. Estamos hablando de otra cosa.

Por otra parte, si hay una actividad informal, con camiones que no pasan por ese registro y, por tanto, no tiene un control de seguridad, una vez aprobada la norma ese tipo de empresario tendrá responsabilidades. Por tanto, con respecto a lo que decía el asesor legal de la delegación, no estamos planteando ninguna irracionalidad. Al contrario, estamos trabajando con mucha seriedad -me refiero a la bancada del Frente Amplio- a fin de generar un proyecto de ley que cumpla con los cometidos que nos hemos planteado.

Tenemos información de España -por algo se mantiene en la legislación- acerca de que de esa manera se ha contribuido a bajar la siniestralidad. Asimismo, poseemos información de Perú aportada por los trabajadores de la construcción de ese país -que hace pocos días participaron en el Congreso del Sunca-, que expresa que bajo la vigencia de la ley, la siniestralidad ha bajado un 40%.

Entonces, pueden tener la absoluta tranquilidad de que no se está trabajando sobre alguna irracionalidad; al contrario, se está trabajando con todos los elementos para poder hacer un buen proyecto y que sirva al conjunto de la sociedad. En ese sentido, agradecemos -como se lo hemos solicitado a otras delegaciones- los aportes que puedan brindar, que serán bienvenidos.

SEÑOR TIERNO.- Antes que nada, mi saludo a la delegación que nos visita.

Como bancada del partido de Gobierno, quiero decir que estamos muy preocupados por esta situación y, a pesar de que muchos empresarios cumplen con la normativa vigente en salud y seguridad laboral, lamentablemente los siniestros en el trabajo no bajan y, como expresó el compañero Puig, tenemos cifras alarmantes.

En el mismo sentido que preguntaba el señor Diputado Abdala, quisiera saber si ustedes tienen datos de accidentes de trabajo en el sector -no quiere decir que sea por responsabilidad de los empresarios-, simplemente para ser objetivos en el tratamiento del tema.

Con respecto a las responsabilidades, sabemos que las empresas que contratan sus servicios les exigen que tengan todos los controles, que capaciten a sus trabajadores y que tengan los controles del Sucta, por la responsabilidad que les cabe ante un suceso legal. Sabemos del incremento de trabajo en el sector y del ingreso de gente con poca capacitación debido al incremento en las cargas. Lo vemos todos los días, cuando andamos en las rutas. Soy del interior y solo con salir a las rutas vemos el trabajo que ustedes realizan y la responsabilidad que tienen.

Quisiera aclarar que lo que se busca con esta herramienta es determinar la responsabilidad y que los jueces tengan todos los elementos para responsabilizar a aquellos que no cumplan, reitero, con la normativa vigente en salud y seguridad en el trabajo.

Además sería oportuno, como ya solicitaron algunos legisladores, recibir por parte de ustedes algunas apreciaciones o mejoras a la redacción del proyecto que tenemos a estudio. Queremos adelantar que la bancada del Frente Amplio está modificando el proyecto y no va a ser este el que presentemos para que lo vote la Comisión -los compañeros legisladores de la oposición también lo tienen presente- ; el proyecto sobre responsabilidad penal en los accidentes de trabajo tendrá una nueva redacción que vamos a analizar y ustedes quizás quieran regresar para estudiarla.

Pero fundamentalmente quisiéramos expresar que nos ha asombrado, en el buen sentido de la palabra, la difusión de este proyecto, que es lo que queríamos, a fin de que aquellos que no cumplen con las normas respecto a sus trabajadores abran los ojos, tomen responsabilidades porque estamos hablando de vidas humanas que se pierden o que quedan mutiladas y no de números fríos.

Son las apreciaciones que quería formular y, además, reiterar a la delegación -como sugiriera el señor Diputado Abdala- que si tienen información nos sea remitida porque es un buen insumo para la Comisión.

SEÑOR LABANDERA.- Sin ánimo de polemizar -no es el ámbito ni el momento- con el señor Diputado Puig, si es que hubo una confusión, deseo aclarar que acá nadie habló de irracionalidad respecto a la normativa planteada. Entendemos perfectamente la situación y creo que todo el mundo está íntimamente sensibilizado con la problemática que han planteado. Evidentemente, es positivo que se haga algo.

Lo que hemos venido a plantear aquí son dos cuestiones. En primer lugar, la peculiaridad del sector -como decían ustedes, las normas son generales y abstractas-, porque en ese sentido, es injusto tratar igual a los desiguales. Entonces, de ahí parte el planteo del sector.

En segundo término, como decía bien el señor Diputado, no sería buena cosa que mañana un juez responsabilizara automáticamente a quien la ley colocó como eventual responsable, más allá del grado de culpabilidad y de participación que haya tenido, por culpa de alguien que actuó negligentemente, que por ejemplo bebió medio litro de whisky. Es lo que lamentablemente sucede cuando se consagra un régimen de responsabilidad objetiva. Precisamente, el planteo estaba dirigido a mitigar esa rigidez que tiene la responsabilidad objetiva. Hasta donde sé, la responsabilidad objetiva rige solo para tres cuestiones: para los ataques de animales feroces, para la responsabilidad de los Directores en materia de impuestos a la renta y en materia aduanera. Lo que tiene en

cuenta el régimen sancionatorio general es precisamente el grado de participación o no participación de los distintos actores.

Era ese el sentido de lo que quería manifestar.

SEÑOR GRASSI.- En primer lugar, vamos a recopilar toda la información que tenemos y se la haremos llegar; va a ser muy importante para ustedes.

En segundo término, en el tema del transporte de carga, las empresas a las que les prestamos el servicio nos exigen que los choferes tengan todo el equipamiento de seguridad, es decir, ropa y zapatos adecuados, etcétera. Por parte de los empresarios, siempre tratamos de dictar algún curso o de dar charlas a los choferes a efectos de informarles acerca de las responsabilidades que tienen en sus manos al llevar un camión de un gran tonelaje y, más aún, teniendo en cuenta las velocidades importantes que desarrollan los nuevos camiones. Un aspecto que nos pareció importante fue colocar a todas las unidades de transporte de larga distancia un GPS para controlar la velocidad.

Agradecemos las palabras de los integrantes de la Comisión porque nos han dejado un poco más tranquilos. En ese sentido, cuenten con nuestra colaboración y si tenemos que visitarlos nuevamente, lo haremos con mucho gusto para que la ley salga lo más perfecta posible.

SEÑOR TOLEDO.- En primer lugar, quisiera agregar -la información que aportaremos lo va a reflejar- que la siniestralidad en el transporte profesional de carga es bastante insignificante para lo que es el movimiento y el volumen que se mueve en el país.

Los compañeros se han referido a la participación que ha tenido la Intergremial y el sector en su conjunto en los temas de formalidad tratando de buscar la profesionalización y formación de los choferes. En ese sentido, existen convenios con la UTU, con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con diferentes organismos. También hemos realizado cursos de manejo defensivo y cursos para cargas peligrosas.

Por otra parte, hemos participado en la formación de conductores en la Inefop.

El país ha crecido mucho desde el punto de vista económico y nuestro sector acompañó dicho crecimiento; si no lo hubiere hecho así, el país no se hubiera movido tanto, pues lo hace fundamentalmente por las ruedas del camión.

Podemos advertir en el mundo el crecimiento de la industria automotriz. Hoy tenemos camiones mucho más eficientes, con mayor tecnología de punta que pasa de la aviación directamente a los vehículos de carga, que nos asombra todos los días.

Nos hemos referido mucho a la falta de formación de choferes. Creemos que toda la sociedad debe buscar la manera de formar choferes porque, de lo contrario, los problemas van a aumentar.

De la mano de la siniestralidad está la infraestructura. Hemos señalado reiteradamente que -este aspecto nos preocupa mucho-, lamentablemente, la infraestructura del país no ha acompañado el crecimiento de la actividad económica.

Si bien las grandes inversiones que tuvo el país colaboraron de forma importante en algunos aspectos de la macroeconomía como, por ejemplo, para la plantación de celulosa y demás, se requiere que los insumos lleguen allí. Entonces, para que los insumos lleguen ahí, los uruguayos debemos hacer una inversión, que debe salir de nuestros bolsillos, porque ello sale de las arcas de Rentas Generales y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Es muy difícil que ello se pueda hacer de manera acompasada; todos sabemos las dificultades económicas que existen. De todas formas, cabe señalar que, muchas veces cuando suceden accidentes de tránsito, se tapa el problema de la infraestructura. Tenemos casos muy evidentes como, por ejemplo, vehículos de última generación que son más largos que los que ya existían. Entonces, la previsión de giro que ellos tenían para las rotondas ha cambiado y el espacio del camión para que se detenga a fin de cruzar de una senda a la otra hoy es menor que el largo de los camiones.

Todos recordarán el accidente de Ghiggia en los accesos a Montevideo. Cuando el vehículo tuvo que cruzar de un lado a otro de la carretera, el espacio que tenía para esperar en el medio para que le dé paso el otro vehículo era inferior al largo del vehículo. Son cosas que muchas veces no se ven y es importante tenerlas en cuenta porque son generadores de accidentes.

Hay que ver lo que era la Ruta N° 5 hace unos años. Ahora se pueden advertir las huellas de los camiones. Indudablemente, hay un movimiento importante de camiones de carga. Muchas veces, en días de lluvia, la carretera se transforma en un arma mortal.

Creemos importante que se agreguen todos estos elementos al análisis de este proyecto de ley.

Más allá de haber hecho un análisis jurídico acerca de este tema, sentíamos que estábamos envueltos en un problema que no fue originado en nuestra actividad. De todas formas, somos sensibles a este problema que tiene la sociedad y que debemos atender. Como empresarios entendemos que debemos ser responsables de lo que hacemos.

Cuando analizamos el proyecto de ley, nos asustó un poco sentir que estábamos envueltos en este problema. Sabemos que muchas veces se pueden salvar vidas que no se salvan por negligencia de algún empresario. Tanto en nuestro sector como en cualquier otro, entendemos que está bien que ello se censure y se atienda.

De todas formas, notamos que este proyecto de ley nació pensado para cierta situación, pero al ser una ley que deberá abarcar a todas las realidades, nos sentimos envueltos.

Como expresaban mis compañeros, tenemos dificultades en cuanto al contacto con nuestros trabajadores. Por más que el chofer trabaje con el camión y el equipamiento en condiciones, haya realizado cursos y demás, cuando sale el vehículo está en sus manos y como conductor profesional es el responsable en la toma de decisiones en cuanto a qué hacer con su vehículo. Para eso está formado y preparado.

Por estas razones, nos sentíamos de alguna manera presos de una situación que, en general, la entendemos pero, particularmente, creemos que es imposible que nuestro sector actúe sobre muchos de los aspectos planteados, porque nos llevarían a estar envueltos en una situación de responsabilidad penal cuando en realidad no podemos hacer nada.

Este es el origen de nuestra preocupación.

Vemos saludable que esta Comisión analice esta problemática de forma profunda, además de los otros aspectos que se van incorporando. Pensamos que se tendrán en cuenta todos estos elementos y desde ya nos ponemos a disposición de lo que requieran los señores legisladores.

SEÑOR VIDALÍN.- Antes que nada, quiero dar la bienvenida a la delegación de transportistas.

A veces, quienes somos del interior, transitando por las rutas, nos acordamos mucho de ustedes, fundamentalmente cuando vemos tres, cuatro o cinco camiones pegaditos unos a otros. Valoramos muchísimo la tarea que los transportistas realizan y la adaptación a los nuevos tiempos en los que la economía ha producido un gran crecimiento.

En el departamento de Durazno, de donde provenimos con el señor Diputado Tierno, la producción se ha multiplicado por veinte en los últimos tiempos. Indudablemente ello hace que el tránsito vehicular y la tarea que los transportistas realizan sea realmente importante.

Por otra parte, cabe señalar que compartimos cada una de las inquietudes que nos transmiten. Evidentemente, se puede tener un control del chofer antes de partir, pero luego que sale, es prácticamente imposible controlar sus hábitos y conductas. Hay que tener en cuenta que se trata de un ser humano con emociones, sentimientos, momentos de alegría y también de dolor, que a veces lo pueden conducir a cometer errores.

Queremos analizar profundamente este proyecto de ley. Creemos que es positivo desde el momento que realizó un llamado de atención para que todos los integrantes de una sociedad, de una manera u otra, tengamos en cuenta la responsabilidad.

Esta iniciativa no será de fácil aplicación y menos de fácil legislación. Como ustedes, los transportistas, son quienes viven la experiencia todos los días -tal como lo han manifestado los compañeros-, sería importante que realizaran aportes y no solamente se transmitieran las experiencias o se hable de la normativa, como lo ha hecho el doctor Labandera. Como ustedes son un grupo muy especial, quizás puedan hacer algún aporte. Como se sabe, toda ley puede tener excepciones o indicar determinados puntos a contemplar, que siempre serán tenidos en cuenta por esta Comisión.

Agradecemos y valoramos mucho vuestros aportes.

SEÑOR GROBA.- Quiero manifestar que, por suerte, se van con una percepción diferente de la que habían venido, porque hay tanta "manija" que no se advierte el verdadero motivo de esto, que es el mismo que el que tienen ustedes. El Vicepresidente habló de la preocupación que tienen por la siniestralidad; es la misma que tenemos nosotros. Es decir, lo que origina la necesidad del estudio es un dato de la realidad, que es la crónica roja que se dice que aburre. Cuando viene cada delegación yo también aburro a los compañeros, porque la mayoría de las que han venido se han dado cuenta de que, en realidad, estamos trabajando sobre borradores, que todavía no tenemos una redacción final. Además, estamos pidiendo aportes a las organizaciones empresariales y de trabajadores, porque hay mucha diversidad. Hay pequeños, medianos, grandes, y también hay negligencia. Si decimos que durante varios años la cantidad de siniestros fue de más de 1.300 y que hay dos empresarios presos, significa que hay negligencia y que lo que hay no alcanza. Por eso yo le digo al asesor que está bien lo que dice, pero ha demostrado la vida que lo que hay no alcanza, no solo para el trabajador sino también para el empleador, que muchas veces trabaja a su lado.

Me alegra lo que dijo recién el Presidente y el ánimo con el que, me parece, se van ustedes de acá. En primer lugar, esto no está cerrado de tal manera que los legisladores vayamos a imponer determinadas normas. Esto no tiene marcha atrás; no sabemos cuándo va a salir el proyecto, pero hay un vacío que entre todos tenemos que resolver. Ese es el objetivo.

El tiempo que han perdido en venir a la Comisión les sirve para saber cuáles son las verdaderas intenciones y para que nosotros podamos decirles que estamos abiertos a las particularidades del sector y a escribir sobre este tema.

SEÑOR TIERNO.- Quiero pedir a la delegación que agregue la información de cuántos camiones de transporte profesional de carga terrestre están transitando, para tener una visión más cabal de lo que está pasando, en relación con lo que se dijo de que no es tan importante el número de siniestros por la cantidad de camiones que ustedes tienen. Sabemos que hay otro tipo de camiones que no están en vuestra asociación, pero al menos queremos tener la información con respecto a los que ustedes representan.

SEÑOR GÁNDARA.- Agradezco que nos hayan recibido. Les vamos a hacer llegar a la brevedad todo el material que han solicitado y nos ponemos a las órdenes para colaborar en todo lo que sea necesario.

Es verdad que nos vamos con otra percepción, distinta de la que nos motivó a venir a hablar con ustedes.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Legislación del Trabajo, agradecemos la presencia de la delegación. Por supuesto, quedamos abiertos a recibir los aportes que puedan hacernos llegar a los efectos de enriquecer el proyecto que estamos trabajando.

(Se retira de Sala la delegación de la Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay)

(Ingresan a Sala autoridades de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo)

——Damos la bienvenida a la capitana Marina Meneses, a los capitanes Fernando Adaime, Héctor Núñez y Artigas García, y al profesor de la Facultad de Derecho, Juan Raso Delgue.

Los estamos recibiendo en virtud de una nota en la que solicitaban ser recibidos a los efectos de plantear temas importantes referidos al practicaje nacional.

SEÑOR NÚÑEZ.- Quiero aclarar que además de Capitán de la Marina Mercante soy práctico del Puerto de Montevideo.

Pedimos esta audiencia por la titulación, a mi entender ilegal -algunos dicen que es irregular-, de un Capitán de Fragata como práctico de puerto. Cabe aclarar que actualmente esta persona está ejerciendo

Esta titulación ilegal afecta no solamente a los prácticos de puerto sino también a muchos de los profesionales del mar, como Capitanes Mercantes, Capitanes Fluviales y Patrones de Cabotaje.

El práctico de puerto -lo digo para el que no lo sabe- es el profesional que lleva un barco desde aguas seguras, en las cuales se puede mover libremente, hasta que está quieto atracado en un puerto y viceversa; en nuestro caso, se trata del Puerto de Montevideo. Es una tarea ancestral, que conlleva mucha responsabilidad, porque los intereses en juego son cuantiosos, no solo en vidas humanas; muchas veces decimos que no son cuantificables. Entonces, reitero que es una tarea muy importante

La titulación y la actividad del práctico de puerto siempre han sido reguladas -y con detalle- por el Estado porque los intereses en juego son muy importantes.

En este caso, se ha dado una titulación manifiestamente ilegal: se otorgó el título de práctico de puerto a un Capitán de Fragata que no aprobó los exámenes.

Les entregué una carpeta con varios documentos. El que denominé "A" contiene los "Considerando" de la resolución, en la que se dice que la persona cumplió con todos los requisitos. Eso no es verdad; eso no es cierto. La Armada, que elevó al Ministro esos

"Considerando", sabía que eso no era cierto. Yo no quiero usar la palabra "mentira", porque me parece muy fuerte, pero sí digo que eso claramente no es verdad.

Por lo tanto, ese título es ilegal; viola el decreto que regula la ley de pilotaje.

Además, digo que la Armada lo elevó mal porque, tal como figura en el documento "B", el Tribunal de lo Contencioso Administrativo expresó que para este caso en particular no se puede expedir el título ni la habilitación de práctico de puerto dado que no se aprobó el examen final. Es decir: la Justicia le dice al Poder Ejecutivo, a la Armada, que no puede expedir el título. Sin embargo, se otorgó el título de práctico de puerto en forma totalmente ilegal.

Es más: yo creo que el Ministro fue mal informado. Honestamente creo que ninguna autoridad, legislador u otra persona tiene la voluntad o la idea de violar una ley o un reglamento; precisamente, de esta Casa surgen las leyes. Por eso creo que la Armada procedió con abuso de funciones. En el documento "C" figura una pregunta que el Senador Lacalle le hizo al Ministro de Defensa Nacional. Cuando expresamente le preguntó sobre esta titulación, el Ministro, evidentemente mal informado por la Armada, dijo que cumplió con lo que había dicho el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. Sin embargo, el Tribunal dijo lo contrario: que no podía hacerlo. Entonces, más manifiestamente irregular o ilegal que esto, no hay.

¿Por qué venimos acá? Por tres motivos: primero, para denunciar un acto irregular, ilegal; segundo, porque al llevar este error -por llamarlo de alguna manera- a la luz pública, vamos a impedir que se vuelva a producir; tercero, para que juntos -esta Comisión tiene que ver con las temáticas referidas al trabajo- encontremos la forma de reglamentar esta situación, para que esto no se vuelva a repetir, ni siquiera como error.

Según el artículo 125 del Reglamento General de Prácticos, existe una Comisión de Reglamento y Tarifas, integrada por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, los prácticos y los armadores. Esta Comisión puede producir modificaciones. La primera modificación que creo que corresponde es no permitir que los Oficiales en actividad se presenten al concurso de práctico. ¿Por qué? Porque si un Oficial pierde el concurso, el día de mañana puede ser Jefe de Pilotaje, y estar enfrentado al mismo que le dijo: "Usted no tiene los conocimientos adecuados".

En la época de la dictadura la actividad de práctico pasó a depender de Prefectura. Existe un Reglamento de Disciplina de los Prácticos; el solo nombre ya indica el tipo de norma de que se trata: si uno no saluda o saluda mal a un superior, le sacan el título; si no cumple una orden directa, le sacan el título. Ustedes imagínense que pasara lo mismo con un escribano o un abogado. Nosotros somos profesionales independientes civiles; somos civiles. Toda mi vida he sido asesor; he asesorado a civiles, a Capitanes Mercantes. Imagínense qué pasaría si esta persona, a la que primero se le dijo que no estaba apto, después, conforme a este régimen, se convierte en jefe. A mi entender, esto presiona inconvenientemente el examen de los prácticos.

Una de las primeras medidas que espero que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas apoye cuando las presentemos en esa Comisión, es que los oficiales en actividad no se presenten para ser prácticos.

Quizás el problema amerite soluciones más profundas, porque esto es la punta de un iceberg. Toda la actividad marítima está afectada, porque quien regula las titulaciones de mar es la Armada; en este caso, como bien se indica, aún perdiendo el examen, dio el título de práctico.

Creo que lo más aconsejable sería separar la Prefectura de la Armada, como lo hizo el legislador en 1947 -cuando la separó, después de la dictadura de Terra-, y que pase a depender directamente del Ministerio de Defensa Nacional y no de la Armada. Digo esto porque la Prefectura controla a los prácticos y toda la actividad marítima, pero si depende de la Armada los oficiales tendrían, como en este caso, cierto privilegio con respecto a los otros estamentos de la actividad marítima.

SEÑORA MENESES.- Represento a la Unión de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante.

Quiero agregar un aspecto a lo que dijo el señor Núñez. Los prácticos son los representantes del Estado, del país, cuando suben a bordo de los buques que entran y salen de puerto. Por lo tanto, al designar a una persona irregularmente titulada, que no aprobó los exámenes y, por ende, carece de los conocimientos adecuados para desempeñar la función, como los prácticos habilitados, el país estará representado por una persona incapacitada.

A su vez, los oficiales, a quienes represento, padecemos otro tipo de competencia desleal, por cuanto muchos de los capitanes que se retiran especialmente de la Armada -no de Prefectura- obtienen sus patentes de Primer Oficial sin límite e, inclusive, de Capitán Mercante, sin tener experiencia. Además, en la Escuela Naval, donde estudiamos todos, los mercantes y los militares, tenemos materias y cursos diferentes, por lo que nuestros conocimientos son distintos. Por ejemplo, para que nosotros podamos obtener la patente de oficial, necesitamos un año de experiencia en buques mercantes, mayores o menores de 3.000 toneladas, lo que constará en la patente, pero a los militares, que no navegan -todos sabemos que los buques de la Armada navegan poco-, les dan la patente de Primer Oficial sin límite y de Capitán

Estos retirados militares -cuyas necesidades, obviamente, no son las mismas que las mías- trabajan por menos salarios que nosotros, generando una competencia desleal. Es decir, todo esto parte de que la Armada impone las patentes y las otorga a gente que no está capacitada.

SEÑOR GARCÍA.- Represento al Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay, Tráfico y Cabotaje.

Nuestra presencia obedece a la necesidad de apoyar a los colegas en su reclamo, ya que nos enfrentamos, entre otras cosas, a reiteradas injusticias, errores de procedimiento y a una actitud abusiva e incorrecta de la Armada con respecto a la titulación y al ejercicio de la profesión de marino.

Tenemos que partir de la base de que existen diferencias abismales entre un buque mercante y uno de guerra. Por ejemplo, en este momento entran al Puerto de Montevideo barcos que miden trescientos metros de eslora y cuarenta y dos de manga, que cargan 95.000 toneladas; es decir, cualquier buque de guerra uruguayo de la Armada entra dos veces en esa cubierta, y le sobra espacio. En general, los prácticos adquieren su experiencia, al igual que los capitanes mercantes, navegando en el exterior, porque acá hace veinticinco años que no hay marina mercante, con el consiguiente esfuerzo que representa abandonar el país e ir al exterior para lograr su titulación. Entonces, es difícil creer que una persona que ha pasado atrás de un escritorio o embarcado en un buque que no navega tenga la capacidad técnica para desarrollar la misma actividad que una persona que tomó un barco cargado con 95.000 toneladas, a veinte kilómetros del Puerto de Montevideo, y lo trae maniobrando en las condiciones que se presenten.

Por otro lado, hay cosas paradójicas. El Decreto 311/2009 prevé que los oficiales, para solicitar patente de oficiales mercantes, deben estar en retiro y dicho retiro tiene que

estar publicado en el boletín oficial del Ministerio de Defensa Nacional. Lo máximo a que puede aspirar un patrón o un capitán mercante es desempeñarse como práctico, para lo que debe reunir una serie de requisitos, pero es discriminado, por cuanto un oficial de la marina de guerra de la Armada, en actividad, puede tener acceso a la patente de práctico. Obviamente, esto constituye una competencia desleal y un riesgo, porque hay un desconocimiento de las normas de seguridad lógicas de cualquier actividad.

Además, esto atenta contra la oferta de los trabajadores civiles, que no viven de la teta del Estado, que aportan a la sociedad, como lo hacemos todos los trabajadores, porque les impide desarrollar sus lógicas y justas aspiraciones como prácticos. Es imposible pensar que al Estado le están tomando el pelo al punto de que un grupúsculo -como lo es la Armada, porque no es una fuerza tan grande ni tan poderosa, funcionalmente, es casi decorativa- tenga el poder de manejar estas situaciones, al extremo de discriminar así o imponer gente incorrectamente. Entonces, es hora de que el Estado tome cartas en el asunto y garantice las mismas oportunidades para todos, según las capacidades, si es que se demuestran.

A nuestro entender, esta situación es alarmante. Hasta donde sabemos, los puertos son estratégicos para cualquier país y son parte de nuestra soberanía. Entonces, es donde deberían estar los mejores y la mayor seguridad, y no dominados por gente puesta a dedo, porque es amiga de alguien; ese tipo de amiguismo lo único que hace es atentar contra el país. Nuestro país, que se está desarrollando marítimamente, conoce estas situaciones, porque todos nos conocemos; el mundo es muy chico, y desde la globalización se achicó aún más.

Entonces, es hora de que el Estado intervenga y evite todo esto, y que la Armada se remita a su función, que no es civil, porque para eso estamos los civiles y los Poderes del Estado y vivimos en democracia.

SEÑOR RASO.- Hoy estoy aquí como abogado y conocedor de las relaciones laborales.

Hace una semana vinieron a visitarme los prácticos y a plantearme esto porque hace muchos años me ocupo del tema laboral marítimo. En este caso se dio una coincidencia: el tema que ellos enfocan como de su oficio para mí se volvió interesante porque lo veo desde el punto de vista de lo universitario. A esta altura de la vida, aunque sea por mi edad, he estado en muchos concursos de la Facultad. El concurso es un elemento neurálgico en las carreras.

Cuando los prácticos me trajeron unos casos puntuales para analizar advertí una realidad -que, confieso, desconocía- que es bueno conocer. Esos casos tenían que ver con una titulación irregular -prefiero utilizar esta palabra más allá de otras connotaciones-; en su momento se denunció el hecho a la autoridad, que revocó la situación, pero ahora aparece una nueva. El Reglamento General de Prácticos tiene un sistema de concurso que es como el de Facultad: es muy preciso, detallado y con varias etapas. Para explicarlo en la forma más sencilla posible, es como sacar libreta de chofer: tiene una parte teórica y otra práctica. En la última ocasión, el aspirante superó la parte teórica y perdió la práctica, pero en vez de solicitársele diversas maniobras solo se le pidió algo simple.

Los demás integrantes de esa delegación enfocaron el tema desde la bronca gremial pero yo lo veo como una omisión grave desde el punto de vista de la certificación de las competencias.

(Diálogos)

——Quien se dedica a las relaciones laborales sabe que la certificación de las competencias no es un saludo a la bandera; en ello se juega el desarrollo de la persona humana y de la actividad de un país. La seriedad y la respetabilidad de los concursos es una garantía para la sociedad y, en este caso de los prácticos, de seguridad, ya que el práctico trae el buque por canales que nadie conoce para que llegue a puerto. También hay un tema de seguridad de los aspirantes al título porque la máxima aspiración de quien participa en un concurso -aunque pierda- es que haya imparcialidad. La parcialidad vicia y corrompe la titulación. Uno no puede ser titulado al 90%. Nadie puede ser cirujano al 90%; se cumple con todos los exámenes o no. Yo no puedo ser un docente al 90%. Entonces, una titulación irregular no es casi lo mismo; una titulación irregular es una no titulación.

En estos casos puntuales aparece algo de fondo que es bien importante. Cuando me invitaron a la Comisión pregunté para qué veníamos: a señalar un tema que tiene que ver profundamente con el trabajo. Al menos, ustedes deben saber cómo funciona esto. Uno tiene la sensación de que si no hay una barrera o una contención, en el sector que tiene que ver con las certificaciones y las competencias laborales va a haber exámenes para unos y para otros. No quiero decir más nada que eso: exámenes distintos.

Hay cosas del pasado que siguen proyectando sombras sobre el presente. El Reglamento de Disciplina de los Prácticos es de 1978 -la fecha de nacimiento no es indiferente- y tiene normas propias de la profesión y otras que salen del raciocinio civil y pueden entrar en el militar -yo no soy militar y ellos tampoco-, como que se defina como falta gravísima el incumplimiento de una orden expresa de la superioridad, aunque la orden no sea legítima. También es falta grave dirigirse en forma irrespetuosa o realizar apreciaciones improcedentes contra los superiores. En la Universidad de la República yo puedo discrepar con un Consejero, con la Decana, con otro docente o con un estudiante; más aún, cualquier estudiante tiene derecho a discrepar conmigo. Este es el país del 2013.

Por último, como no quiero agotarlos, solo voy a dejarles una idea mía: falta en este país una universidad del mar. Después de treinta años de trabajar en el tema marítimo, no puedo entender que por un lado esté la UTU, que es como "la universidad de los pobres" y, por otro, la Escuela Naval, que sería "la universidad de los ricos". Sin embargo, conozco excelentes profesionales, maquinistas, pilotos y patrones, que han salido de la UTU. ¿Por qué no existe una universidad del mar?

Me gusta traer este tema que no debería encontrar confrontación de las fuerzas políticas. Nunca hablo de política porque, aunque me interesa, no milito, pero creo que es bueno encontrar proyectos de consenso entre las diversas fuerzas políticas; y creo que ese sería el caso de una universidad del mar donde perfectamente podrían enseñar docentes militares con experiencia en la Armada, pero con garantías de imparcialidad, de no discriminación y de adecuada formación. Reitero: la titulación irregular es una inadecuada formación.

Espero haberles dejado alguna idea.

SEÑOR ADAIME.- Se ha hecho referencia al Reglamento y a la ley que rige el practicaje en Uruguay, tanto a los prácticos de puerto como de río.

En este sentido, quisiera hacer una salvedad. Por lo general, primero se sanciona una ley y luego se reglamenta, pero en este caso, la ley que fue aprobada en 1994 se redactó después de más de noventa años de experiencia en la materia. En realidad, el primer Reglamento General de Prácticos de Uruguay es del 21 de agosto de 1913, y basado en la experiencia adquirida desde esa fecha hasta 1994 el Poder Legislativo

entendió pertinente aprobar una ley, que consta de un solo artículo. En dicho artículo se centraron cuatro o cinco puntos fundamentales, que en esta titulación no se cumplen.

También se hizo referencia a lo viciado que de un tiempo a esta parte se encuentra el mecanismo de brindar las patentes que se otorgan a los marinos mercantes, por medio de las cuales se autoriza a una persona a trabajar en determinado cargo a bordo de un buque. Los títulos y las patentes son otorgados por la Prefectura Nacional Naval, que es la que fiscaliza y lleva los registros de los marinos mercantes de Uruguay en la Dirección Registral de Marina Mercante. Pero en la Prefectura, a partir de determinada fecha -el Capitán Núñez lo mencionó-, se dan determinadas situaciones. Como dicen los americanos, la frutilla de la torta es la que llama la atención, y nadie ve los cimientos o lo que hay debajo de la crema. Por lo tanto, el que viene siempre quiere llevarse la frutilla, y eso es lo que está pasando hoy en día. Entonces, quienes tienen la autoridad y otorgan los títulos no tienen más que ir y sacar la frutilla. Lo que quiero decir con esto es que esos títulos y patentes son otorgados por amiguismo, inclusive, a quienes no tienen la formación necesaria o los méritos suficientes.

Esa es la situación que atravesamos actualmente, inclusive, debido a la ignorancia que tienen los ciudadanos uruguayos con respecto al mundo marítimo y al trabajo que se lleva a cabo a bordo de un buque; esa información es poco conocida y difundida y, además, somos muy pocos los marinos en Uruguay, por lo que no hacemos fuerza para distraer la atención de ningún político. Pero como hemos llegado a ese extremo, en el día de hoy venimos a esta Comisión a efectos de denunciar una situación que transgrede los reglamentos y las leyes.

Como se dijo anteriormente, hace más de treinta años que se otorgan títulos según las simpatías de las jerarquías, lo que pone en riesgo el prestigio que ha logrado Uruguay en lo que tiene que ver con la marina mercante. No olvidemos que Uruguay está apostando a abrir puertos nuevos y vías navegables, y que en este momento más del 80% de los productos elaborados en el mundo se transportan por vía marítima.

También quiero aclarar que no porque tengamos un bajo índice de accidentes la tarea puede ser llevada a cabo por cualquiera. En realidad, eso se logró por mérito de toda la marina mercante y no es por casualidad.

Por supuesto, como dije, lo atractivo es el resultado, y nunca falta quien venga a último momento a llevarse la frutilla.

SEÑOR PUIG.- Saludamos a la delegación, y queremos reconocer, en primer lugar, que antes de que sus integrantes comenzaran a realizar su exposición no tenía conocimiento alguno sobre la actividad que desarrollan y la forma en que se regula. De alguna manera, tengo la impresión de que lograron ilustrar a la Comisión sobre algunos aspectos que son esenciales

En el material que entregaron hay documentos del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, y uno de ellos dice: "No correspondía la expedición ni la habilitación provisoria ni del Título de Práctico porque el actor no había aprobado la prueba. El examen práctico final previsto en el artículo 67 del Reglamento no es una mera formalidad, como sostiene el actor, sino un requisito ineludible para la obtención del título". Me parece que esta afirmación del Tribunal de lo Contenciosos Administrativa es bastante clara.

También se dijo que se trata de una manera a aquellos que tienen una formación en marina mercante y, de otra, a los egresados de la Armada, a quienes se les puede llegar a asignar la calidad de Oficial o Capitán sin limitación, cuando existe una clara limitación

de acuerdo a la práctica previa, que es realizada por quienes están en la marina mercante.

Asimismo, el doctor Raso hizo referencia a por qué no puede considerarse un aspecto formal la aprobación de los requisitos para ser denominado práctico, teniendo en cuenta la especificidad de la tarea.

En lo personal -con esto no comprometo a ningún otro integrante de la Comisión-, tengo la convicción de que en este país algunas áreas de poder conquistadas ilegítimamente por militares durante la dictadura han mantenido privilegios a lo largo de los años. En realidad, no creo que en la actual situación se haya devuelto la igualdad a los distintos integrantes de la sociedad, y considero que este es un ejemplo más. También podríamos analizar cómo funcionan los organismos que controlan la aviación en el país, pero en el área naval la situación queda absolutamente clara. Sin duda, estos no son los únicos órdenes de la vida del país en los que el asalto ilegítimo de las instituciones generó privilegios, y que todavía hoy se siguen detentando.

Por supuesto, la documentación aportada será de mucha utilidad para la Comisión. En realidad, no sé cuál es el mecanismo, pero creo que esta asesora, y tal vez otras de este Parlamento, deberán pedir la información pertinente para clarificar esta situación, que tiene que ver con un hecho puntual, pero también con una situación de carácter general que se da en diferentes actividades de la vida del país.

SEÑOR VIDALÍN.- En primer lugar, deseo dar la bienvenida a los integrantes de la delegación.

Al igual que el señor Diputado Puig, en el día de hoy he aprendido mucho sobre este tema. En lo personal, provengo del interior y estoy lejos del mar, pero no puedo dejar de decir que no hemos valorado al río Negro en su real dimensión; no hemos tenido en cuenta todas sus riquezas ni las posibilidades comerciales y de desarrollo que se pueden llevar a cabo, incluidas las que aún desconocemos.

Sin duda, esta temática, al igual que al compañero Puig, nos preocupa mucho. En realidad, aquí se utilizaron términos como "amiguismo" o "simpatía" -la cual se ejerce para con algunos integrantes-, algo que nos preocupa y nos llama la atención

También estoy de acuerdo con el compañero Puig -increíblemente, compartimos muchas cosas- en que todavía están vigentes algunas cosas que vienen de tiempos pasados, ya que determinadas fuerzas aún ostentan un poder que, a lo largo de los tiempos, los diferentes gobiernos de turno -de todos los partidos- no han sido capaces de encaminar en su justo y equitativo término.

También comparto con el compañero Luis Puig las manifestaciones en el sentido de que si bien esta Comisión, luego de que ustedes la abandonen, va a trabajar y seguramente invite a alguna autoridad para que comparezca en su seno con el fin de realizar este planteamiento, sería oportuno que otras Comisiones de este Parlamento -como la de Defensa Nacional o alguna vinculada con la industria y el comercio- les diera la posibilidad de ser recibidos, escuchados y atendidos.

Quiero decir también que tienen un asesor que cada vez que ha tenido la oportunidad de manifestar en las clases su compromiso con todo lo que tiene que ver con la navegación y con el mar, lo ha hecho. Muchos de los ejemplos que siempre nos pone provienen de esa área, y sabemos que todo lo hace con mucho compromiso vocacional.

Vamos a trabajar en este tema. Seguramente, tengamos la presencia de quien corresponda; en lo personal, creo que tenemos que invitar a la gente del Ministerio de Defensa Nacional. Es probable que haya un desconocimiento de esta realidad, o que

suceda lo que planteaba Platón en aquella Alegoría de la caverna, en el sentido de que queremos ver el mundo de sombras que se aproxima a la realidad, pero que no es la realidad misma. En ese sentido vamos a trabajar.

Finalmente, en estos días leí una noticia en el "Semanario Hebreo" -y la vi en todos los canales- que no creí: me refiero a la existencia de las sirenas en Israel. Los felicito porque han tenido la capacidad de dejar espacio para que una capitana joven, de un género diferente al nuestro, pueda abrir las puertas del crecimiento. Todas las cosas tienen su tiempo y, a veces, los más grandes o los mayores, ponemos puntos, comas o guiones para que los que vienen detrás, con más fuerza y con más ganas, nos lleguen. Por lo tanto, deseo felicitarlos en ese sentido.

SEÑOR GROBA.- Quiero saludar a la delegación y, especialmente, al doctor Raso Delgue, con quien hemos compartido varios años en el área de las relaciones laborales y junto a la Intergremial Marítima Mercante y Portuaria.

Por otra parte, comparto íntegramente las palabras del señor Diputado Vidalín.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como Presidente de la Comisión, simplemente me resta agradecerles su presencia.

Me hago eco de las intervenciones de mis compañeros. Notoriamente, nos han desasnado de temas que no conocíamos; son denuncias puntuales que van hacia problemáticas generales. Como decían los compañeros, vamos a trabajar en la Comisión para tratar de encararlos.

Estaremos en contacto por estos temas.

(Se retira de Sala la delegación de autoridades de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo) (Ingresa a Sala una delegación de distribuidores de supergás del interior)

——Tenemos el gusto de recibir a una delegación de distribuidores de supergás del interior, integrada por el señor Walter Rama, de Paysandú, el señor Heber Porcile, de Tacuarembó, y el señor Miguel Camilo, de Durazno. En las últimas horas, algunos legisladores del interior nos hicieron llegar la problemática que viven quienes nos visitan y nos plantearon la necesidad de que fueran recibidos por la Comisión a efectos de hacer sus planteos. En ese sentido, les cedemos el uso de la palabra para escucharlos.

SEÑOR CAMILO.- Agradecemos a la Comisión que nos haya recibido.

Queremos informarles acerca de la problemática que vivimos en todo el interior del país y pedirles una colaboración en aquello que ustedes puedan hacer.

Hace diez o doce días empezó un paro de la empresa Lirio S.A., que es un servicio tercerizado por Acodike Supergás, que hace toda la distribución del interior, Uno de los problemas que tenemos es que la empresa es contratada, en forma exclusiva, por Acodike Supergás. Esto es algo que se viene reiterando, en forma sistemática, desde hace mucho tiempo.

El problema es que estamos recibiendo poco supergás o casi nada. Aparentemente, hoy está un poco mejor la situación porque hubo una tregua de cuarenta y ocho horas, pero, según se nos informa, las propuestas del Ministerio y de la empresa Acodike no coinciden.

Puedo decirles, por ejemplo, que la empresa de Rama en Paysandú estuvo cerrada una semana porque no tuvo supergás. Hace dos días que no había supergás en ninguna de las empresas, porque Acodike Supergás no nos lo podía llevar por el conflicto con la empresa transportista, que tiene exclusividad por contrato. Como las otras tres empresas

-Ducsa, Megal y Riogás- no pueden cargar garrafas que no tengan sus colores, se empezaron a rotar las garrafas y azules y verdes, que están en casas de familia en este momento; no retornan a Montevideo. Solamente vuelven las garrafas doradas, que son las vacías. Entonces, el cuello de botella llegó al punto de que las garrafas vuelven doradas o blancas y las otras empresas no las pueden cargar. Quiere decir que tampoco hay supergás de las otras empresas. O sea que está desabastecido todo el interior, aunque ahora empezó a llegar supergás de Acodike. Pero como no había nada, el supergás que llega dura un rato. En Durazno tuvimos supergás un día; en Paysandú hace dos días que no hay supergás y en Tacuarembó pasa algo parecido. Inclusive, hoy me llamaron de Trinidad, Flores, porque sabían que había recibido y me preguntaron si les podía ceder una garrafa de cuarenta y cinco kilos porque no había supergás para el hospital. Y esto se va agravando cada vez más. Siempre, cuando empiezan las temporadas de frío surgen las complicaciones y la población queda de rehén.

A su vez, en el departamento de Durazno, hay localidades como Villa del Carmen, Sarandí del Yi, Sarandí Grande, San Gregorio y Blanquillo que no tienen supergás. En los otros departamentos también hay localidades desabastecidas.

El problema es que esta situación se está dando bastante seguido y queremos informar a todas las partes que de alguna manera están involucradas en el diario vivir del país para que tengan información de primera mano y pedirles alguna ayuda a los efectos de interceder de alguna manera.

Entendemos que hay cosas que se podrían solucionar fácilmente, pero no hay espíritu para hacerlo. Nos parece que se hacen crisis por cuestiones que se pueden resolver.

El abastecimiento de gas a la gente es algo esencial y más en esta época, que está empezando el frío. Por suerte, todavía no han comenzado realmente los fríos y no es tanta la venta, pero apenas empieza el frío, comienzan los problemas.

Nosotros hemos tapado el tema del desabastecimiento; nos callamos la boca, buscamos conseguir por otro lado, y las otras empresas, gustosamente, nos han cedido algo de supergás. Entre todas las empresas, en todos los departamentos, nos venimos manejando bien a los efectos de ir paliando la situación y que la gente no sepa que hay escasez de producto. Hay que tener en cuenta que los nervios lógicos de la gente frente a la falta de supergás lleva a hacer acopio, muchas veces innecesario, lo que agrava el problema.

Hoy acá somos tres, pero quiero aclarar que hace algunos años, frente a esta problemática -que a veces se daba en forma más profunda-, los distribuidores del interior nos empezamos a reunir. Esto afectaba fundamentalmente a los del norte del país, pero luego se sumaron otros, Aquí estamos los de Durazno, Tacuarembó, Paysandú y Salto; ahora, en una reunión en Durazno, se agregaron los de Soriano, Treinta y Tres y todo el resto. El resto del interior del país nos reunimos en Durazno y en esa oportunidad conversamos; inclusive queríamos saber si la problemática era exclusivamente nuestra -a veces, por teléfono, no se captan las cosas que les suceden a los otros- y resulta que se da en todo el país, sin distinción. No existe departamento que esté ajeno a la problemática de la falta de supergás debido a que las empresas no nos abastecen por distintas razones. Pero en nuestra empresa, las situaciones son graves por problemas de las empresas transportadoras.

SEÑOR PORCILE.- Quiero aclarar que hemos venido sin una solución al conflicto, porque no somos parte de él; el conflicto es entre Acodike con su empresa transportadora.

Lógicamente, todos somos clientes de Acodike y no de las empresas transportadoras. Ellos dicen que es un problema de Lirio. Pero debemos aclarar que la integración de los Directorios de Lirio y de Acodike prácticamente es la misma. Son empresas que si bien son distintas, están relacionadas.

Hemos venido aquí porque ya hemos golpeado muchas puertas. Este conflicto lo venimos arrastrando desde hace muchos días y vemos con preocupación cómo llevando ya quince días, recién salta en la prensa el viernes pasado cuando empieza a faltar gas en Montevideo. Una vez más reitero que ya hemos golpeado muchas puertas y por decirlo de alguna manera, estamos desesperados porque esta problemática se solucione. Cuando un conflicto es largo, la culpa no es solamente de una de las partes; el conflicto se soluciona entre dos porque todos tienen parte de responsabilidad. Va a llegar un momento en el que habrá que exigirse una solución porque estamos sufriendo nosotros como distribuidores, una cantidad de familias que trabajan con nosotros y el resto de la población, por tratarse de un producto de primera necesidad.

SEÑOR RAMA.- Se tomó conocimiento del conflicto cuando el viernes Riogas no tenía envases. Hablando con el señor Ministro Brenta, ya se sabía que el lunes se cortaba la cadena. Se le avisó al sindicato que el servicio se iba a declarar esencial y los trabajadores comenzaron a trabajar. Nosotros hicimos la comunicación concreta desde Durazno. ¡Tiene que haber problemas en Montevideo para que se entere todo el mundo!

Es oportuno aclarar que en cada departamento hay por lo menos ciento cincuenta personas que dependen del gas. No somos solamente los distribuidores que tenemos ocho o diez empleados sino también el que recarga la garrafita de 3 kilos cuando el pobre le pide que le cargue $30 y por la noche, $20 más. Por lo tanto, esto afecta a mucha gente, inclusive a familias que viven exclusivamente de la recarga diaria de una garrafita o de una garrafa de 13 kilos.

SEÑOR PORCILE.- Es importante aclarar que se está formando un cuello de botella. ¿Por qué? A través de una resolución de la Ursea, cada empresa puede cargar en su planta únicamente los envases pintados con sus colores y los de color gris. Acodike carga los dorados, Ducsa los blancos, Megal los verdes y Riogas los azules. Los envases grises son comunes a todas las empresas. Entonces, ¿qué ha ocurrido? Acodike significa prácticamente el 40% del mercado del supergás. Entonces, ante la entrega de envases dorados y llevando a los domicilios garrafas de diferentes colores, estos van desapareciendo, quedando solamente los dorados. Entre las empresas existe un "clearing" por el que se intercambian las garrafas de diferentes colores, por ejemplo, Riogas entrega mil verdes a Megal. Pero lo que ocurre es que están ingresando envases dorados y las empresas no tienen envases de otro color para llenar y ahí es donde se genera el cuello de botella. Inclusive, está sucediendo que se están enviando camiones vacíos a recolectar garrafas en distintos lugares para volver, cargarlas y llevarlas. Por eso hablamos del cuello de botella cuando en realidad el conflicto es de una empresa.

SEÑOR PUIG.- En primer lugar, saludo a la delegación que nos vista.

Compartimos y entendemos la preocupación de lo que significa este conflicto para ustedes, en el interior del país y para la gente, más los servicios esenciales que necesitan del suministro como hospitales, etcétera. Es una situación complicada; no sé si la solución está al alcance de la Comisión, pero debe hacer los esfuerzos por tratar de resolver este problema.

La génesis de la situación planteada tiene que ver con una actitud de la empresa Lirio, muy vinculada a Acodike, que a través de una maniobra, pasa su personal del área del supergás a la del transporte, con la consabida rebaja salarial. Esta situación es la que

provoca el conflicto llevando a que los trabajadores de Acodike se solidarizaran en su momento con los trabajadores de Lirio.

Hay que hacer los máximos esfuerzos. Esta Comisión, conjuntamente con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Dinatra debemos hacer los esfuerzos para resolver este conflicto. Pero sin duda, estamos ante una actitud empresarial ilegítima que genera una situación compleja y preocupante para todos. Compartimos esa preocupación y sugiero a la Presidencia de la Comisión hacer gestiones hoy mismo para que se resuelva el conflicto. Pero además, hay que resolver esta situación de la cual emerge todo esto, porque no puede ser que los trabajadores deban aceptar en forma pasiva una rebaja salarial. Entonces, los trabajadores deben tener la situación resuelta, pero al mismo tiempo debe resolverse el problema del abastecimiento para después analizar los otros componentes que generan el cuello de botella.

SEÑOR TIERNO.- En primer lugar, saludo a la delegación y agradezco la ilustración que hiciera acerca de lo que sucede con el supergás y con el desabastecimiento en el interior y que está llegando a la capital.

Además, comparto las expresiones del compañero Puig en el sentido de que este conflicto preocupa a la Comisión porque viene arrastrándose desde hace unos días y además entendemos que la empresa no actuó debidamente. Indudablemente, los arrastra a ustedes que en definitiva son intermediarios en este proceso.

Por lo tanto, vamos a coordinar acciones conjuntamente con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y con la Dinatra, aprovechando el "impasse" de 48 horas, para que esas negociaciones lleguen a buen puerto y tratar de solucionar un tema que es muy grave, sobre todo para los más humildes que usan este combustible, entre otras cosas, para calefaccionarse.

Agradecemos por poner este tema sobre la mesa de la Comisión y queremos decirles que la voluntad, en la medida de nuestras posibilidades, es trabajar para buscar solucionar este conflicto.

SEÑOR VIDALÍN.- Antes que nada deseo darles la bienvenida y además felicitarlos porque es bueno que estén unidos; en la medida en que se trabaja de forma unida, se obtienen mejores resultados.

Quienes somos del interior, conocemos esta problemática y sin ningún complejo de sentirme ciudadano de segunda, ni de sentirse empresarios de segunda, muchas veces vivimos este tipo de situaciones porque lamentablemente a lo largo de la historia -no de ahora sino desde siempre-, nuestro país ha estado de frente al mar y de espaldas al interior.

Como orgulloso ciudadano del interior, tengan la certeza de que desde esta Comisión -que está realmente comprometida y por encima de los colores y sectores partidarios- vamos a hacer las gestiones necesarias ante las autoridades y gremios correspondientes para que de una forma u otra este problema no permanezca en el tiempo sino que se solucione no solo por hoy -y enfrentarlo nuevamente dentro de seis meses o un año- sino definitivamente con vistas al futuro.

SEÑOR CAMILO.- La información que tenemos con respecto al cambio de categoría es que el gremio de la empresa Lirio hizo un juicio contra Acodike. No sé muy bien cómo fueron las cosas. Según la información que tenemos, un Juez en ese juicio dictaminó que en vez de ser considerados como transportistas de supergás o pasar a la cartilla de Acodike, tenían que seguir en el grupo de transporte, y que no tendrían pérdidas salariales. Nos informaron que ellos proponían pasar del transporte de supergás

a la empresa Acodike, porque les iba a significar mayor dinero. Pero un Juez dictaminó que debían seguir perteneciendo al grupo de los transportistas. Esta es la información que nos dieron; no sé hasta dónde es veraz.

SEÑOR PUIG.- La información que tenemos es directamente del sector sindical, que agrupa a los trabajadores del supergás, afiliados a Fueci. Nos dijeron que ese cambio fue propiciado en acuerdo entre las empresas Acodike y Lirio -es cierto, hicieron una demanda judicial- y reporta una rebaja salarial para los trabajadores. Esto fue lo que provocó el conflicto original y el gremio de los trabajadores de Acodike se solidarizó porque cambiaba esa situación y hacía perder derechos. Esta es la información que nos transmitieron los dirigentes sindicales.

SEÑOR CAMILO.- Quiero aclarar que nosotros no somos ni juez ni parte en este conflicto; simplemente esta situación nos salpica.

SEÑOR PORCILE.- Me gustaría aclarar en qué etapa se encuentra actualmente el conflicto.

A partir del día viernes, después de una asamblea que se realizó en Durazno, se habló con el señor Ministro. A partir de allí se logró una tregua de cuarenta y ocho horas, lo que significó que se cargaran los camiones el sábado y el lunes. Ello dio un alivio de la llegada de algo de gas a las ciudades del interior.

En ese ínterin, el Ministerio hizo una propuesta y dio otras cuarenta y ocho horas para que a nivel sindical y de empresas se pusieran de acuerdo. No sabemos cuál es esa otra propuesta que hizo el Ministerio. La información que tenemos -no sabemos si es oficial o extraoficial- es que aparentemente no se aceptaría dicha propuesta. La prolongación de ese plazo vencería el día miércoles y estamos en la incertidumbre de qué es lo que va a pasar. Todavía tenemos algunos días como para poder actuar al respecto.

SEÑOR TIERNO.- Me gustaría conocer si durante estos días se van a seguir cargando los camiones que van al interior.

SEÑOR PORCILE.- Se van a seguir cargando. Ya se cargaron el sábado, lunes y martes. Aparentemente, lo que se sabe hasta ahora es que el miércoles se volverían a cargar. En cuanto al desabastecimiento ello está dando una tregua, pero venimos de muchos días y faltan todas las demás empresas. Entonces, cuando unos tienen, no tienen los otros. También hay un efecto psicológico.

Lo que sucede es que se sigue perjudicando al sector más bajo porque el que tiene un nivel económico medio o alto, generalmente tiene dos o tres envases y los puede cargar todos, no los afecta. Sin embargo, quienes pertenecen a sectores más bajos, generalmente tienen un solo envase y lo cargan cuando se termina, además de pedir que por favor se les reponga rápido. Entonces, nosotros limitamos el nivel de la distribución, de la cantidad de entregas; no vendemos más de uno o dos. Ello es dificilísimo porque piden otro vehículo y se llevan otra garrafa. Es imposible controlar este tipo de cosas.

De todas formas, están saliendo los camiones como para dar un respiro a la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Legislación del Trabajo agradece vuestra información.

De todas maneras, quisiera dejar una constancia. Es muy difícil saber el origen de los conflictos. Si no recuerdo mal, el año pasado o el anterior, asistimos a un conflicto de los pequeños distribuidores que también hicieron un legítimo reclamo y afectaron a un

conjunto de la población; estoy seguro de que no querían afectar a la población sino que simplemente les asistía el derecho e, inclusive, la sobrevivencia.

De todas maneras, también quiero dejar constancia de que la Dinatra está trabajando día y noche sobre este tema, con una gran preocupación. Nosotros nos iremos informando un poco más.

En la paramétrica del supergás está la distribución y al haber cambiado las reglas de juego, evidentemente, alguien se queda con la diferencia que significa la distribución del supergás.

La Comisión de Legislación del Trabajo va a profundizar al respecto porque al haber una rebaja salarial y estar considerado en el salario la distribución del gas, de alguna manera, se está cometiendo una injusticia en el nuevo orden de la distribución de esos recursos.

Nos comprometemos a profundizar en este tema. Tengan todos la garantía de que vamos a trabajar al respecto, pues nos preocupa todo: la distribución, la gente que tiene una sola garrafa. Seguramente, los trabajadores del supergás también tengan una sola garrafa porque integran ese circuito -al que se hizo mención- de gente que está atada a su salario y que vive esta misma situación.

Como decía, estamos preocupados por el conjunto del problema y también por las poblaciones que están de rehén por distribuidores únicos y por parcelamientos por empresas. Posiblemente, eso sea un plus acordado con las empresas y no con la gente, porque si existiera una diversidad en la distribución, sería otra la situación, aunque no tengo dudas de que de no tener respuestas, las organizaciones sindicales se darían los instrumentos, porque tampoco por esa diversidad sería correcto tener de rehenes a parte de los trabajadores o distribuidores.

Concluyendo, tengan todos la certeza de que estamos preocupados por este asunto, vamos a trabajar en él con una visión de más largo aliento y buscar las garantías para aquellos que trabajan en esta cadena desde la carga hasta la distribución del producto, como parte del bienestar de la población en su conjunto.

Se levanta la reunión.

≠